

Ultima GTR 720 2013

MOTOR – NYTT onsdag 28 augusti
Föregående måndag 26 augusti

1. **Volkswagen Passat GTE går nu att beställa – med svenska priser**
2. **Provkörning av Audi A4 45 TFSI Allroad Quattro**
3. **Ny Teknik provkör: Nissan Leaf E+**
4. **Renault Megane R.S. Trophy**
5. **Elcykelpremien togs bort – då försvann intresset**
6. **På randen till en ny tid med en omsusad Saab**
7. **Alfa Romeo GTV6**
8. **Äldsta racerbilen en Vabis 1903**
9. **London to Brighton Veteran Car Run 2018**
10. **Svansviftarskodor**
11. **Grattis Caravelle!**
12. **Volvo 240 i racingutförande**
13. **Lynk & Co 03 slår rekord på Nürburgring**
14. **Racerversionen av BMW i8 låter riktigt vass**
15. **Film: Spana in den här bålgetingen – Simca Rallye 3**

1. Volkswagen Passat GTE går nu att beställa – med svenska priser

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-23, 11:54, uppdaterad 2019-08-23, 13:44

Volkswagen Passat GTE har varit de senaste årens mest sålda laddbara bil. Framför allt har den varit populär bland förmånsbilisterna tack vare förmånsvärdet som ligger betydligt lägre än för motsvarande dieselbil. Det stora problemet med Passat GTE är att den har varit omöjlig att få tag på i över ett år, sedan Volkswagen slutat bygga den i väntan på den nya versionen – som nu alltså är här.



"Vi är glada över att öppna denna storsäljare igen. Våra förväntningar är höga på att Passat GTE behåller ställningen som en riktig favorit hos svenska bilköpare och inte minst tjänstebilsförare. Den utökade räckvidden och klassningen som klimatbonusbil gör den förstås extra intressant", säger Sten Forsberg, vd på Volkswagen Sverige.

Läs mer: Prov: Volkswagen Passat GTE – en riktig fullträff

Volkswagen har fått 3.000 förhandsordrar på nya Passat GTE, men det finns ingen anledning till oro för att leveransproblematiken från förra generationens Passat GTE ska överföras till den nya, menar Sten Forsberg.

"Vi har en god tillgång för den svenska marknaden, vilket gör att leveranstiderna blir normala. Vid beställning idag kan en ny Passat GTE levereras strax efter årsskiftet."

Nya Passat GTE har fått en förbättrad räckvidd på el och klarar nu 5,6 mil i WLTP-körcykeln – en ökning med 40 procent från förra generationen. Utsläppet ligger på 32 gram koldioxid per kilometer vilket ger en klimatbonus på 33.344 kronor.

I dagsläget finns Passat GTE Sportscombi att beställa med ett frånpris (exklusive klimatbonus) på 458.500 kronor. En sedanversion, som är 10.000 kronor billigare, blir beställningsbar inom kort.



Laddbilarna med nöjdaste ägarna – här är modellerna du ska välja
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Prov: Volkswagen Passat har fått ett stort lyft och är förbluffande kompetent



Säljstart för ansiktslyfta Volkswagen Passat – mer utrustning standard och svenska priser



Patrik Lundin

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Provkörning av Audi A4 45 TFSI Allroad Quattro

Jan-Erik Berggren

24 augusti 2019

Det är lätt att prata mest om allt det som Audis uppdaterade A4 Allroad inte är. Inte en laddhybrid, inte den nya instrumenteringen som i A6, 48-voltsmildhybrid bara i S-modeller och inte ens den bästa fyrhjulsdriften till alla motorer. Men då missar du allt det där som A4 Allroad fortfarande är: en oerhört bekväm och välbalanserad bil för alla möjliga typer av vägar.



Audi svarade för en mäktig modelloffensiv förra året och passade på att genomföra en omfattande designförändring och en stor teknisk uppdatering. Då är det självklart att vissa modeller hamnar lite i kläm. Som uppdaterade mellanklassaren A4. Plattformen är densamma som på den generation som presenterades inför modellår 2016. Det betyder att Audi hade behövt göra kostsamma förändringar i hela produktionskedjan för att få A4 att hänga med modeller som A6, A7 och A8som alla tre visade upp nya generationer förra året.

Därför tvingas också Audis experter och talespersoner på plats vid provkörningen i bergen norr om italienska Bolzano att gång på gång hitta på (bort)förklaringar. Nej, Audi A4 kommer inte att få någon laddhybriddrivlina. Först heter det att det är för dyrt, sen att marknadsavdelningen gjort analysen att efterfrågan är för svag och lite senare är svaret att Audi kommer att satsa på sin g-tron, sin biogasdrivna bil i A4-familjen.

Ändå finns alltså möjligheten till en A4 e-tron på samma sätt som plattformen rymmer syskonbilen Volkswagen Passat GTE. Kan det rätta svaret möjligen vara att VW-koncernen precis som alla andra måste ransonera sina batterier? I vilket fall går svenska tjänstebilskunder miste på en riktigt fin upplevelse.



Baklyktorna har gjorts om men framför allt har hela A4-familjen fått en ny skuldra som nu är tredelad.

Uppdaterade g-tron kommer i höst och finns inte med på provkörningen i Italien. Nej, Audi A4 får inte heller samma design med dubbla bildskärmar som finns i bland andra A6. Det hade blivit för dyrt. 10,1-tumspekskärmen hanterar i stället ett uppdaterat informationssystem med flera nya digitala tjänster och uppdaterad navigator. Vill du ha en helt digital instrumentpanel behöver du köpa till MMI Plus.

Nej, Audi kommer att inte att sälja sin diesel-S4:a i USA, där blir det bara bensinare. 48-volts-mildhybridsystemet från A6-familjen kommer bara till S4 och S4 Avant och den effektiva fyrhjulsdriften som kallas Quattro ultra, säljs bara till bensinmotorerna. Mildhybridsystem är en stor nyhet i uppdaterade A4-familjen men två motorer – dieseln på 190 hästkrafter och dieseln på 231 hästkrafter – får inte ens 12-voltsystemet. Det är verkligen nya tider då Audi tvingas skära ner på antalet alternativ och marknadsanpassa utbudet hårdare än tidigare. Det kan också tolkas på det viset att en helt ny generation A4 inte är speciellt långt borta.

Av alla alternativ utanför flygplatsen i Bolzano väljer jag en Allroad med en bensinare på två liter och 245 hästkrafter. För att ändå försöka få ihop en trolig storsäljare kombinerar jag det med att också provköra den 190-hästkraftersdiesel som finns i en vanlig Avant, en kombi alltså. Skillnaden mellan en A4 Avant och en A4 Allroad finns på utsidan. Allroad är lite bredare och hjulen står lite bredare isär. Här finns också de typiska Allroad-detaljerna vid hjulhusen och undertill. Allroad har också ett golv som klarar lite mer stryk underifrån.

Markfrigången har höjts med 35 millimeter där större hjul ger en liten del av höjningen. Tyvärr vill inte Audi meddela någon markfrigång för vare sig Avant eller Allroad, de säger inte mer än att Allroad har höjts 35 millimeter. Det är inte första gången det är svårt att få fram en siffra för markfrigången från en biltillverkare och förklaringen jag får är att det inte finns någon standard för hur det här ska mätas vad gäller hjulstorlek och last med mera. En klen men trolig förklaring.

Utgående A4 Allroad hade en markfrigång på 17 centimeter. Oviljan att berätta om bilens höjd ligger kanske i att flera konkurrenter står högre ovanför markytan. Nya Volvo V60 CC klarar till exempel ett hinder på 20,5 centimeter.



Nya A4 har inte fått dubbla bildskärmar som storasyskonet A6.
Här finns knapparna kvar.

Fortsätter vi jämförelsen med den Allroad vi haft i bilhallarna fram till i maj i år ser du skillnaden främst på skuldrans linje. På den nya modellen är den delad i tre och aningen lägre. Den förra var spikrak. Nya Allroad har också en lite lägre, men större grill, som är lite mer fri från motorhuven än tidigare. Små men tydliga skillnader när du ser bilarna bredvid varandra. Lastutrymmet har minskat med fem liter trots att bilen växt två centimeter på längden och det är samma innermått. De 20 millimeterna ska i stället finnas i den nya grillen.

LÄS MER: Audi utvecklar mobil laddstation

Men nu längtar i alla fall jag ut på vägen. Italien bjuder på strålande sol och vi behöver ta oss upp till 2 000 meters höjd för att temperaturen ska sjunka från 28 till 14 grader. Allroad klarar alla typer av vägar och knorrar inte när serpentinvägarna slingrar sig uppförs eller nedförs. Ute på motorvägen skyndar vi fram i höga motorvägsfarter ivrigt konverserande. För det är tyst och behagligt och som en mjuk skön svalkande linneskjorta att köra nya A4 Allroad.

Styrningen är inte fjäderlätt men det är ändå lätt att styra eftersom det är helt linjärt och exakt. Jag behöver inte jobba så mycket med bilen, vi samspelar bra. Fjädringen fungerar som allra bäst i komfortläget och där tycker jag också att styrning och gas- och växellåderespons är som mest behagliga.

Sportläget är inte ens det speciellt hårt eller brutalt. A4 Allroad är en bil som fungerar bra hur du än ställer in den – den är välbalanserad oavsett vilket körläge du väljer. Den sjustegade automatlådan är mjuk och på gränsen till för långsam i sportläget, det är svårt att provocera fram en sportbil ur Allroad och inte ens när jag får en kortare sväng i nya S4 blir det för nervöst eller för hårt.



Nya Allroad har samma innerutrymmen som den utgående modellen.
Du sitter lågt där bak.

Mildhybridsystemet på 12 V märks inte alls – precis som det ska vara. Och när jag växlar till 190-dieseln – en beprövad drivlina som får vara kvar i A4 – är det inte ens då någon skillnad. Det är lika tyst i kupén och den sjustegade lådan ser till att jag har kraften när jag behöver den.

Redan när A4 Allroad presenterade dagens generation fick den beröm för sin fina komfort och fram tills dess att nästa generation presenteras blir det också A4 Allroads styrka jämfört med konkurrenterna. Mercedes och BMW satsar på Allroad-versioner på E-klass och 5-serie så A4 Allroad får fortsätta konkurrera internt med Volkswagen Passat Alltrack och externt med Volvo V60 CC och Subaru Outback.

Teknikens Värld senaste stora test bland den här typen av bilar – som du hittar i nummer 6 i år – vanns av Volvo V60 CC. Där fick även Volkswagen Passat Alltrack fler poäng än syskonet Allroad. Den omfattande uppdateringen och de nya motorerna har i alla fall tagit A4 Allroad närmare toppen. Återstår att se om det räcker hela vägen.

Tre frågor



Holger Nittel – Chef för fyrhjulsdriften Quattro ultra samt Sportdifferential.

Varför har ni inte den nya fyrhjulsdriften på alla era Quattro-bilar?

– Vi har bedömt att det blir för dyrt och vi har dessutom Quattro ultra bara till TFSI-bilarna, inte TDI-versionerna.

Vad skiljer i bränsleförbrukning mellan en quattro och en quattro ultra?

– Fyrhjulsdriften, quattro, förbrukar 0,5 liter mer per tio mils körning och med quattro ultra är den förbrukningsökningen bara 0,2 liter per tio mil. Det är väldigt lite.

Varför finns det ingen laddhybridversion av A4, den byggs ändå på samma plattform som Volkswagen Passat som har sin populära GTE?

– Vi har gjort den bedömningen. Audi A4 kommer i höst med en motor för biogas och det är den satsningen som gäller för Audi.



Bagageutrymmet är fem liter mindre på den nya modellen.
Lastnät är bra på kurviga alpvägar.

Det här är nytt!

Designen

Nya lyktor och ny grill men framför allt en ny skuldra med tre olika linjer.

Mildhybrider

Flera motoralternativ förses med mildhybridteknik. Men tyvärr är det bara S-bilarna som får det fina 48-voltsystemet, resten får 12 volt.

Quattro ultra

Allroad blir enda modell som får den bränslebesparande fyrhjulsdriften ultra. Övriga Quattro-bilar har permanent fyrhjulsdrift.



Plus 35 millimeter.
Allroad är högre än vanliga Avant men markfrigången är inte i Volvo-klass.

Audi A4 45 TFSI Allroad Quattro

Pris 443 300 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 9,6:1. Borrning/slag 82,5/92,8 mm, cylindervolym 1 984 cm3. Max effekt 245 hk (180 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 370 Nm mellan 1 600–4 300 r/min. 12-voltsystem mildhybrid på 3,1 kW.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift quattro ultra. 7-växlad automatlåda, S-tronic.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med multilänkaxel. Bak multilänkaxel. Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 m.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/55 R17. 18-tum på testbilen.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 282, längd 476, bredd 202, höjd 149, spårvidd f/b 158/157. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 750, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 1 900 kg. Tank 58 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 495-1 495 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 6,1 s, toppfart 247 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 0,86 l/mil, landsväg i.u l/mil, blandad körning 0,68 l/mil. CO_2 155 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt 5 655 kronor per år de första tre åren, därefter 1 328 kronor per år.

Rivaler



Volvo V60 T5 AWD Cross Country

Så länge BMW inte jobbar fram en lite högre version av BMW 3-serie blir det här A4 Allroads huvudkonkurrent. Hög markfrigång.
Pris: Från 400 000 kronor.



Subaru Outback 2,5i

Vi fick se en ansiktslyft variant våren 2018 men nästa vår är det dags för nästa generation. Outback är ändå relativt tidlös med många nöjda kunder. Har ett mycket bra säkerhetspaket.
Pris: Från 394 900 kronor.

NyTeknik

3. Ny Teknik provkör: Nissan Leaf E+

Felix Björklund

2019-08-24 06:41

Provkört. När Nissan lanserade sin första Leaf var man pionjärer. Med tiden har modellen blivit elbilssegmentets storsäljare och i år lanserades vässade Leaf E+. Men kommer det räcka nu när konkurrensen hårdnar?



Det är nu två år sedan Nissan lanserade sin nya generation av Leaf. Jämfört med den har inte Leaf E+ några visuella skillnader, men under skalet har det hänt grejer.

Den stora nyheten är att det japanska märket petat ner ett större batteri samt en piggare motor. Närmare bestämt har 40 kWh blivit 62, och effekten har ökat från 150 hästkrafter till 214. Men den viktigaste siffran är att räckvidden i och med uppgraderingen nu ökat till 385 km enligt Nissan.

Storleksmässigt ligger Leaf i en egen klass. Eftersom den inte följer den crossovertrend som är så populär, har den inte samma höga profil och sätesposition – men den är å andra sidan inte en liten bil. För standardfamiljen två vuxna och två barn går det utmärkt att få plats – så länge det inte är allt för mycket packning som ska med.

Läs mer: Ny Teknik provkör: Volvo XC40 T5 Twin Engine

Och när vi ändå pratar om packning. Lastutrymmet är storleksmässigt helt ok, dock är det en ganska hög lasttröskel som ska övervinnas innan du får ner matkassar och annat.



Så är det att köra Nissan Leaf E+

Att slå sig ner bakom ratten i en Leaf är angenämt. För mig, en normallång karl, ger stolen bra stöd och justeringsmöjligheterna är klart tillräckliga. Sätespositionen är ganska högt satt vilket innebär bra sikt och överblick.

Även instrumentering och infotainment är lättöverskådliga och tydliga utan större krångel. Visst, det är inte alls lika raffinerat och modernt som i exempelvis Teslas eller Audis bilar – men man kan inte beskylla dem för att vara undermåliga.

Så bär det iväg. Och precis som förväntat är det elbilspigg acceleration som gäller. Den tillpiffade motorn gör sitt för att bidra till en sportig start och för den hetsige innebär det att man kan få sitt lystmäte när det kommer till snabba rödljusstarter. Men ivrig pedalföring innebär även att batteriprocent försvinner i rask takt.

Men så kommer vi då till det lika förväntade. Nissan Leaf är ingen sportig bil, och det är inget som plus-beteckningen ändrar på. Vid riktningsförändringar vinglar bilen rätt rejält och för den som trycker på lite på kurviga vägar blir färden snabbt obehaglig. Därför kan man fråga sig hur mycket effektökningen i motorn egentligen gör. Nä, Leaf ska hållas inom sin komfortzon.

Styrningen är åt det lätta hållet och teknikerna på Nissan har sett till att göra Leaf till en fröjd att parkera. Det här understryker att bilen är orienterad mot stadskörning. Visst, utan eco-läge kan Leaf e+ lämna p-platsen med rejäl fart – men den med sunt förnuft lär undvika denna typ av övningar.

Läs mer: Ny Teknik provkör: Volkswagen Passat GTE

En sak som kom med när modellen uppdaterades för ett par år sedan är den så kallade E-pedalen. När man väljer att slå på den så får man en bil som går att köra enbart med en pedal.

Till att börja med så ger den mjukare accelerationer (energiekonomiskt) när den trycks ner – och så fort den släpps upp påbörjas bromskraftsgenereringen. Och detta ser sedan ner till totalt stillastående. Nivån av regenerering beror på situation, i låga hastigheter är den ganska brutal – och i högre är den till en början mild för att sedan öka. Initialt kan det tyckas ryckigt, men det är en vanesak och enligt Nissan ska E-pedalen göra så att man inte alls behöver bromspedalen i runt 90 procent av körningen.



Bagageutrymmet på Nissan Leaf E+, rymmer 420 liter.

Och jag gillar den. Funktionen är enkel att sätta på/stänga av, och den gör verkligen skillnad.

Under en veckas test hamnade snittförbrukningen på 1,5 kWh/mil. En siffra som kan omvandlas till en total räckvidd på över utlovade 385 km. Slutsatsen att dra är nog att mätaren inte riktigt överensstämmer med verkligheten.

Det som dock kan sägas är att totalräckvidden ger trygghet: Precis som i andra elbilar med 30+ mil i batteriet så räcker kapaciteten för att bota mycket räckviddsångest. Och i normalfallet krävs det minimalt med laddning för att bilen ska klara av uppdraget som pendlar- och vardagsbil.

Tekniken i bilen är på en bra nivå. Detta kommer förvisso av att Leaf e+ inte går att få i det lägre instegsutförandet, vilket innebär en högre prislapp – men det har sina fördelar. Med ombord är teknik som trötthetsvarnare och kameror runt om. Dock måste man upp i toppversionen för att få med körassistenten Pro Pilot. Dock får man då även med läderklädsel.

Summerat: Nissan Leaf E+

Tittar vi på priset kostar insteget för E+ cirka 65 000 kronor mer än vad den vanliga modellen med 40 kWh-batteri börjar på. Förvisso är det med en lite högre utrustningsnivå. Men det är en prislapp som gör att den ligger en bra bit över vad Kia vill ha för sina elbilar – och när VW ID.3 (och Seat El-Born) nu hamnar ytterligare lägre blir det kärvt. För även om bilen är ett bra alternativ, är mitt råd att vänta ett par månader för att se vad som händer på marknaden.

Fakta Nissan Leaf E+

Motor:	Elmotor.
Maxeffekt:	160 kW/214 hk.
Max vridmoment:	349 Nm.
Topphastighet:	157 km/h.
Acceleration	0-100 km/h: 7,3 sekunder.
Energiförbrukning:	1,8 kWh/mil (WLTP).
Räckvidd: 385 km	(WLTP).
Batterikapacitet:	62 kWh.
Ombordladdare:	6,6 kW.
Kapacitet snabbladdning:	100 kW.
Laddtid:	11,5 timme (7kW laddbox), 38 minuter (100 kW, 20-80 procent).
Bagageutrymme	420 liter.





FELIX BJÖRKLUND

HÖGSTA VÄXELN

4. Renault Megane R.S. Trophy

Av Joel Sandberg 18 augusti, 2019

Helvild buse



Renault Megane är märkets funktionella halvkombi. Den fjärde generationen, som också är den nuvarande, kom till Sverige under 2016. Nu har Renault släppt den klart kryddigare R.S.-versionen som ska konkurrera i det snabba-halvkombi-segmentet. Den ”vanliga” R.S. har 275 hästkrafter att bjuda på men för den som anser att det behövs mer krut erbjuds även en Megane R.S. Trohy som producerar hela 300 hästkrafter. Det innebär att den är ett seriöst hot för flera konkurrenter, men räcker den höga motoreffekten för att ta hem pokalen? Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på om Renault Megane R.S. Trophy är den vildaste busen i gänget.

Jag anser att den vanliga Megane, med ett motorval som inte ens skulle kunna upphetsa en förvirrad pensionär, ser överraskande stilren ut. Den har svepande fram- och bakljus och en välproportionerlig siluett. Med det sagt råder det ingen tvekan om att bilen ser ännu bättre ut i R.S.-utförande. Detaljer som flaggformade dimljus och ett, mittcentrerat, utblås bak förhöjer den sportiga utstrålningen. Att testbilen lyste i den kvällssols-orangea exteriörfärgen gjorde inte blickar från förbipasserande människor mindre förekommande. En detalj som dock framstod som synnerligen udda var fälgarna, eller snarare färgen på dem. Några delar var nämligen färgade i en röd kulör som inte smälte in med någon annan exteriördetalj på bilen. Detta var naturligtvis en oturlig kombination med den orangea färgen och kan lyckligtvis undvikas med ett annat val av fälgar eller färg.

Interiören pryds av fler röda sömmar än vad som används för att sy ihop en röd galaklänning. Stolarna är skålade och omfamnar kroppen som en kokong, utan att vara så hårda att ryggen kräver en genomgång av en kiropraktor efter varje åktur. Ratten är beklädd i alcantara vilket innebär att greppet om den är så bra att man skulle kunna tro att den vore insmord i superlim. Infotainmentsystemet är detsamma som sitter i flera andra Renault-modeller och det fungerar okej, men är relativt lågupplöst.



Så fort man trycker på startknappen hörs det att det sitter något speciellt under huven. Har man bilen i Race-läge mullrar den trevligt på tomgång, hörs rejält när gasen trycks i botten och smattrar som en kulspruta när gasen släpps upp. Megane R.S. Trophy låter fantastiskt bra, och ofta mer utifrån än vad man kan höra i kupén.

Den låter inte bara bra dock, utan den är även oerhört lekfull när man vill det. Vid fullt gaspådrag är det som att hålla sig fast på en mekanisk tjur. Megane R.S. Trophy är nämligen utrustad med det ännu hårdare och sportigare cup-chassit som standard. Det innebär att färden över ojämnheter är stötig men att den ligger klistrad mot asfalten i kurvor, oberoende av hastighet. Det känns hur turbon jobbar och ibland kan det ta någon sekund innan den börjar röra på sig, men när den väl är igång så försvinner man iväg illa kvickt. Det märks att Megane R.S., särskilt i Trophy-utförande, är en genuint snabb bil.

När det kommer till komfort har Megane R.S. inte särskilt mycket att komma med. Som tidigare nämnt gör cup-chassit bilen stenhård och man känner allt, och jag menar verkligen allt, som sker under däcken. Styrningen är relativt tung vilket naturligtvis förhöjer den sportiga känslan men det sänker även komforten rejält. I motorvägsfarter är vägljudet olidligt högt och på spåriga vägar hoppar den runt som en nervös kanin. Vill man ha en bättre anpassad vardagsbil bör man titta på de prestandainriktade Golf-modellerna.

Renault Megane R.S. Trophy checkar alla boxar för vad en prestandainriktad halvkombi ska vara. Den är snabb, relativt rymlig, rolig att köra och rimligt prissatt. För cirka 350 000 kronor får man en bil som är drömmen för alla unga som bär kepsen bakochfram. 300 hästkrafter på framhjulen innebär en minst sagt vild färd, oberoende om man är på väg till mataffären eller ute på öppna landsvägar. Megane R.S. Trophy är helt klart en av de busigaste vildarna i gänget.



Renault Megane R.S. Trophy

Motor:	1,8-liters, 4-cylindrig, bensin, 300 hästkrafter, 400 newtonmeter
Kraftöverföring:	6-växlad manuell växellåda, framhjulsdrift
Acceleration 0-100 km/h:	5,7 sekunder
Toppfart:	255 km/h
Vikt:	1430kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4364/1875/1435mm
Pris:	344 900 SEK (Testbil ca 366 700 SEK)

BETYG

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★☆☆
Körglädje	★★★★★
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★☆☆
Ha-begär	★★★⯪☆
Relativ prestanda	★★★★⯪
Teknik	★★⯪☆☆
Motorljud	★★★★☆
Komfort	★☆☆☆☆

SAMMANFATTNING

Renault Mégane R.S. är en lekfull buse. Den är oerhört körglad och upplevs alltid som vild. Är det dock komfort man är ute efter finns det många bättre alternativ.

3.5

★★★⯪☆

TOTAL POÄNG



Joel Sandberg

Redaktör och B-fotograf.

Näst yngst på redaktionen och bäst på att köra fel. Ring för hämtning vid Stockholms stadshus och jag hittas kort därefter strax utanför Västerås på väg åt fel håll. Har en speciell förkärlek till bilar med gedigen kvalitet.

ALLT OM BILAR

5. Elcykelpremien togs bort – då försvann intresset

Av Anders JS Nilsson Publicerad 23 aug 2019 17:00

Intresset för elcyklar har svalnat rejält efter att subventionerna för fordonet togs bort. Enligt en undersökning från If säger sig endast fem procent vara intresserade av att köpa en.



Intresset för detta fordon har svalnat rejält.

Intresset för elcyklar har svalnat rejält efter att subventionerna för fordonet togs bort. Enligt en undersökning från If säger sig endast fem procent vara intresserade av att köpa en.

Under 2018 kunde man få ekonomiskt stöd av regeringen om man valde att köpa en elcykel. Upp till en fjärdedel av inköpspriset, eller till ett maxbelopp av 10 000 kronor.

Det var stor efterfrågan på elcyklar, pengarna som var avsatta för subventionerna tog slut under hösten. Då hade nära 100 000 personer fått bidrag för elcykelköpen.

När försäkringsbolaget If genomförde en undersökning under våren förra året var elcykeln populär. Närmare 30 procent svarade att man funderade på att köpa en.

Elcykelpremien togs bort

Men i år har inga pengar avsatts för att subventionera köp av elcyklar. När If återigen har genomfört en undersökning är bilden en annan. Nu svarar endast fem procent av de 3 516 tillfrågade att de funderat på att köpa en elcykel till fullpris under 2019.

Dock säger sig 15 procent fortsatt vara intresserade av en elcykel, om rabatten återinförs.

DAGENS NYHETER.

6. På randen till en ny tid med en omsusad Saab

Jonas Fröberg Uppdaterad 2019-08-23 publicerad 2019-08-22

En nysatt björk, två män och en kopparfärgad Saab. Helt ointressant kan tyckas. Men skenet bedrar. Bilden från sommaren 1972 ger en föraning om en ny epok i industri-Sverige.



Saabs tekniske direktör Henrik Gustavsson sår för framtiden, framförallt med den i dag unika Saab 99 EMS.

Nioårige Sverker Gustafsson rullar intresserat gräsvälten framför sig. Pappa Henrik pekar var han ska fortsätta och planar själv ut en ojämnhet med foten.

Det är försommar 1972 på Ryrvägen 21 i Trollhättan. På den nyasfalterade uppfarten står Sveriges då mest omsusade bil.

En Saab 99 EMS, premiärvisad ett halvår tidigare och ännu förbehållen ytterst få.

Pappa Henrik basade inte bara över gräsmattan hemmavid, utan över en säregen del av Sveriges utveckling som industrination.

En del som skulle prägla den svenska folksjälen.

Och bilen bakom dem.

Drygt ett år tidigare hade han blivit teknisk direktör på Saabs personbilsdivision. Och satt ett mål: Saab måste bli lyxigare och sportigare.

De små och sträva Saabarna var nämligen olönsamma.

Nu, dryga året senare, stod den där: 99 Electric Manual Special – EMS – vars fotbollsmönstrade lättmetallfälgar, glänsande kulör med namnet Koppar Korall, varvräknare och läderklädd ratt fick svenskarna att häpna.

Den stora triumfen dvaldes under huven: en svensk nyutvecklad 2-liters motor som samma år börjat tillverkas i Södertälje i en alldeles egen fabrik; 110 hästkrafterna som också var en första frukt av sammangåendet mellan Saab och Scania som skett med buller och bång tre år tidigare.

Saab 99 EMS blev framför allt en förlöpare till en ny typ av Saab-flärd, 1977 materialiserad i 99 turbo och våren 1978 i nya Saab 900 turbo rattad av Björn Borg och Ingemar Stenmark.

När Sverigebilden skulle stå i sitt kanske mest storslagna zenit.

Men nu, sommaren 1972, sådde Henrik för framtiden.

Läs mer: Vi minns med värme Saabs klassiker

Läs mer: Staten kan förlora miljarder på Saab

GRANTURISMO

7. Alfa Romeo GTV6

Gran Turismo Magazine nr.1 2018

Turbodödaren



Det var tidigt 80-tal när jag fick drömuppdraget av Alfaimportören. – Kan du flyga till Skåne och hämta en GTV6? Den är visserligen tyskreggad men det gör väl inget, du kan väl testa den ändå … Gissa om! Jag var inte sen att dra söderut och för säkerhets skull körde jag den långa vägen via östkusten hem till Stockholm.

Vilken bil! Idag är 160 hästar och 0–100 på åtta sekunder inte mycket att skryta med, men då … Alfa Romeo hade visat den nya modellen hösten 1980 och nu skulle det första exemplaret nå våra breddgrader. Bilen var inlånad från Alfa Romeo Tyskland och skulle användas för typning och internutbildning, men inte förrän jag försökt köra livet ur den …

Det slumpade sig nämligen så fint att jag kom hem lagom till en helg och Alfa behövde inte bilen förrän på måndagen efter. Alltså drog jag till Mantorp där det var sportvagnsrace.

Uppståndelsen var enorm, alla hade hört talas om den nya Alfan och annonskampanjen ”Turbodödaren” var på gång. Alltså fick jag chansen att demoköra den på banan och det bestående minnet är monumental understyrning! Samt en framvagn som kändes för högt satt och som dessutom rörde sig upp och ned alldeles för mycket. Men vilken maskin!

Då var det hetaste på marknaden Saab 900 Turbo, och för bara 1 400 kronor extra kunde man 1983 få Turbodödaren istället för en tredörrars Saab. Min upphetsning kanske till viss del bottnade i att jag då redan körde Alfa, närmare bestämt en Alfetta GT från 1975. Den var i grunden samma konstruktion, men med sin fyra på 118 hästar var den långt ifrån lika vass som sexan.



Konstruktionen debuterade i sedanmodellen Alfetta 1972 och kännetecknas främst av att man integrerat växellådan med diffen bak. Det som möjliggjorde det var en De Dionbakvagn som hade hjälp av en Wattlänk för att hålla sig på plats. Till nackdelarna hörde en lång kardan som snurrade med motorns varvtal oavsett växel, samt svåråtkomliga bromsok monterade inne vid diffen.

Men viktfördelningen var i det närmaste perfekt, även om den blev aningen sämre med den tyngre V6-motorn. Det skiljer faktiskt hela 100 kilo mellan GTV 2,0 och GTV6 och det var det som kändes i den tidiga sexan. Alfa Romeo försökte avhjälpa understyrningen genom mer negativ camber fram och redan efter något år var problemet mindre. Och med bland annat de erfarenheter som gjorts med de senare Alfa 75-modellerna, som till stor del har samma teknik, är det där med understyrning inget problem nu för tiden.

Idag ser man sällan GTV6:or på vägarna, de har hamnat i mellanläget där de är för gamla för att köra till vardags och inte tillräckligt exklusiva för att det ska vara lönsamt att originalrenovera dem.

Enligt tidningen Klassiker såldes det hela 560 exemplar av GTV6 i Sverige, en överraskande stor del av de 22 380 bilar som tillverkades 1980–1987. Det har gjort dem ganska vanliga i entusiastkretsar där de relativt låga priserna gjort dem attraktiva för alla ombyggare. Det gör att det idag är svårt att hitta bilar i originalskick, men nu börjar det hända något. Framför allt på andra marknader där originalbilar börjat uppskattas efter förtjänst. Skulle man man mot förmodan hitta en orörd bil är det numera dumt att bygga om den. Ännu ovanligare är de olika specialutgåvor som såldes i vissa länder, hit kom bland annat några exemplar av serien ”Grand Prix” som hade lite mer framträdande plastdetaljer på karossen. Sådana kan vara eftertraktade men då är det ännu viktigare att utförandet är helt original.

I en del kretsar har Alfa Romeo ett oförtjänt dåligt rykte när det gäller kvalitet och driftsäkerhet. Visst, de rostar, men knappast mer än andra 80-talare. Då bilarna ofta hamnade hos entusiaster tidigt i livet har de snarare hållit sig bättre än snittet. När det gäller byggkvaliteten är det istället inredningen, och då främst plastmaterialen, som är den svaga länken.



Mekaniskt är det sällan några stora problem. Den magiskt skönsjungande Giuseppe Busso-konstruerade V6:an hade visserligen lite problem med oljeläckage till en början. Men sköter man bara kamremsbyten och övrig service ordentligt är själva maskinen riktigt långlivad.

Värre är det med drivlinan, och då är det främst den lite sladdriga växelföraren, samt vibrationer i kardanen som stör. Den senare är inte alltid helt lätt att få ordning på. När det gäller själva lådan kan det vara svårt att få i ettan och likt i den tidigare Giuliaserien får tvåans synkring ofta stryk. Lådan blir klart mer samarbetsvillig om man dubbeltrampar vid nedväxlingar.

Alfan ställer helt enkelt krav på föraren – och det är en av de saker som är kul med en GTV6. Och hela 116-serien, som den heter, för den delen. Kan man leva utan sexans sång är en fyrcylindrig bil ett trevligt alternativ. Men då missar man det sexigaste soundet någonsin.



Text av Robert Petersson

TRAILER

8. Äldsta racerbilen en Vabis 1903

Av: Stefan Nilsson 14 augusti, 2019 0

Sedan 2015 har bilåterställningsentusiaster Aros Motorveteraner, baserat i Västerås, arbetat hårt för att återställa en Vabis 1903. Huvudmålet för ansträngningarna uppnåddes när man slutförde Bonhams Veteran Car Run.



När den nära 100 kilometer långa rutten startade i Hyde Park, London kl. 6.59 på en novembermorgon, hade Vabis 1903 varit på ett museum sedan 1940-talet. Så kom idén att delta i loppet kom upp. Bilen iordningställdes och deltog i loppet som slutade i Brighton kl 16.30 som en av 431 fordon, berättar Scania i ett pressmeddelande.

Detta fordon är en bil som tillverkades 1903 av Vabis-företaget – förkortningen till Vagnfabriks Aktiebolaget i Södertelge, som kunde översättas till Wagon Factory Limited Company i Södertälje v id presentationen i Storbritannien. Ett företag som grundades 1891 för att bygga järnvägsvagnar. Vabis, som grundades i den svenska industristaden Södertälje och ägs av Surahammars Bruk AB, breddade verksamheten till andra tillväxtmarknader inklusive lastbilar, marinmotorer och bilar innan de slogs samman med Maskinfabriks-aktiebolaget Scania 1911 för att bilda Scania-Vabis, numera Scania.

Ett bättre öde än de andra Vabis-bilarna

Förutom att vara en viktigt grundsten i Scanias historia är Vabis 1903, bilen som slutförde körningen, den fjärde tillverkade, och för närvarande det äldsta fungerande fordonet designat av Gustaf Erikson, allmänt betraktat som ”far till den svenska bilindustrin”. De tre andra har helt olika öde. Två av dem brändes ner, och den tredje ägs av National Museum of Science and Technology. Den är dock inte körbart. Vabis 1903 sågs först på ”Exposition Internationale de l’Automobile, du Cycle et de Sport” i Paris året då den byggdes. Sedan användes den huvudsakligen för representation innan den togs ut ur tjänsten tio år senare. Till och med kronprinsen, senare kungen Gustav V, fotograferades i fordonet och gav den en kunglig prestige.



Många år med hårt arbete

Det tog nästan fyra år för entusiasterna att få Vabis 1903 att rulla igen. Jakten på reservdelar krävde grundlig forskning för Aros Motorveteraner, vars mål alltid varit att ta med fordonet för att delta i London till Brighton Veteran Car Run.

–Det är en extremt prestigefylld händelse och jag är mycket stolt över att vi har arbetat hårt för att göra bilen funktionell. Söderberg är helt tacksam till Surahammars Bruk, Scania, den svenska ambassaden och som hjälpte dem att göra detta till verklighet, Bo Söderberg, en av medlemmarna i Aros motorveteraner.

Före evenemanget visades Vabis 1903 på Regent Street Motor Show, Englands största motorshow. Bilen tilldelades Judges ’Overseas Award vid Concours d’Elegance-prisutdelningen, trots att arrangörerna inte hade hört talas om Vabis innan anmälningsformuläret fylldes ut. Teamet fick också ta emot Harrods Heritage Award på samma evenemang som ett erkännande för det bästa restaurerings- eller arvsprojektet. Söderberg fortsätter: ”Det är svårt att föreställa sig att bilen fick så mycket uppmärksamhet som vid evenemanget. Vi är oerhört stolta över att vara förknippade med det och är glada över att ha vunnit restaureringsutmärkelsen. Detta efter att ha sett hundratals perfekt återställda bilar i eventet. ”



Första svenska racerbilen

London till Brighton-loppet var inte första gången Vabis 1903 slutade ett lopp. År 1904 deltog den i Sveriges allra första race vid ett evenemang på Stockholms olympiska stadion. Tyvärr hoppade bilen så kraftigt när den passerade en bro, att torsionsfjädern hakade fast runt kardanaxeln. Bilen måste sedan bogseras till Södertälje. Vabis 1903 är den enda som återstår från evenemanget 1904, vilket gör den till Sveriges äldsta racerbil.

9. London to Brighton Veteran Car Run 2018



FILM: [***https://youtu.be/sYsMm_fVz60***](https://youtu.be/sYsMm_fVz60)

Klassiker

10. Svansviftarskodor

2019-08-22 7:20

En liten käck reklamfilm från Tjeckoslovakien, med nya moderna Skoda 1000MB 1964.



FILM: ***https://youtu.be/OfWdRaq1aYo***



11. Grattis Caravelle!

Publicerad 28 augusti

text **Carl Legelius**

Denna dag då Fatima och Leila har namnsdag firar Klassiker Caravelle. Alltså både Volkswagen och Renault.



Volkswagen Caravelle är väl den skapelse med fyra hjul som kommer närmast det franska jetplanet Caravelle som började serietillverkades 1955 och som under sjuttiotalet utgjorde basen i SAS.

Beteckningen Caravelle introducerades av VW 1980 på den bussgeneration som nu väntar på sin tur att på allvar tas upp i gemenskapen bland folkabussentusiasterna, den kantiga, tuffa Typ 3:an som började tillverkas våren 1979 på fabriken i Hannover. Linjerna var inte längre mjuka, vilket gav bättre innerutrymmen och förbättrad säkerhet tack vare energiupptagande strukturer i fronten.

Väghållningen förbättrades och bilen var inte lika uttalat sidvindskänslig.

Trots att personbilarna sedan länge bytt till ett normalt upplägg med vattenkylning och framhjulsdrift valde Volkswagen något oväntat att fortsätta traditionen med boxermotor, bakhjulsdrift och luftkylning – men

bara delvis. Pannkaksmotor, ja. Men vattenkylningen var ett faktum först en bit in i produktionen.



Den största fördelen var kanske ett kupévärme värd namnet, något som sedan Typ 2 varit ett dilemma i bussarna från Volkswagen. I USA kallades modellen Vanagon, medan den i Europa kallades Caravelle - då den var avsedd för persontransport. Som brukligt med VW nyttofordon fanns de i ett otal utföranden, den kanske coolaste som dubbelhytts pick-up med fyrhjuls-drift,mums.

1990 rullade den sista bakmotorbussen av bandet. Men paradoxalt nog finns den äldre T2:an forfarande i produktion i Mexiko, dock med vattenkyld radmotor.

Caravelle-namnet lever fortfarande vidare i Volkswagens modellprogram.

Renault Caravelle var ett svar på den framgångsrika Volkswagen Karmann-Ghia. Idén väcktes bland återförsäljarna i USA, nog kunde man framställa en ekonomisk, flärdfull och lite sportig modell på befintlig Renault-teknik? Den kundgrupp man främst tänkte sig var kvinnor.

Ghia som tidigare varit med i framtagandet av Renault Dauphine engagerades i projektet även om det redan existerade skisser gjorda av de egna formgivarna, skisser som på ett tidigt stadium naglade fast modellenspecifika drag, den grillbefriade och tvära fronten, pressningen i sidorna och diskreta fenor. I designprocessen involverades även Virgil Exner Jr - son till "the" Virgil Exner. För att krångla till det hela kom det bli Frua som byggde den första prototypen efter Ghias ritningar, en rent politisk manöver av Ghia som vid samma tidpunkt hade Volvo som nybliven kund och som även stod bakom huvudkonkurrenten VW, med Karmann-Ghia.

Men till slut blev det en bil: Floride. Det var först efter att Frua i ren ilska över utebliven betalning och en allmän tystnad både från Renault och uppdragsgivaren Ghia på eget bevåg visade prototyperna officiellt på Parissalongen under namnet Floride. 8 000 order trillade in. När sedan tricket upprepades i USA kom ytterligare 13 000 order. Nu gick det inte att backa. Floride tillverkades under tre år, 1957-61.

Form och format tilltalade publiken. Men Floride byggde på den snabbt åldrande Dauphine och nu när biltypen var etablerad hos Renault gällde det att inte tappa greppet om kunderna. Därför beslutade man att utveckla en ny "kvinnobil" på bas av nya Renault 8, vilket innebar effektivare motor (med femlagrad vevaxel) och modernare hjulupphängningar. Frua satte igång på nytt.

Den nya vagnen, kallad Caravelle, var om inte en karbonkopia av Floride, så näst intill. Luft-intaget på sidan var bortrationaliserat, linjerna var lite rakare, men fortfarande var den Hemulen-liknande fronten ett starkt karaktärsdrag. För att inte göra det helt lätt för motorhisto-rikerna tillverkades Floride "S" parallellt en tid, av rent produktionstekniska skäl.



Hemulen på hjul. Idén med att sprida ut bokstäver över den innehållslösa fronten gav inte riktigt den förfinade look man antagligen tänkte sig. Behovet av lister är uppenbart, kanske något i stil med den Renault Dauphine GT, en specialare som visades 1958 på Geneve-salongen.

Caravelle uppdaterades med tiden och fick större motor, men under hela dess levnad - till 1968 - var denna lilla läckerbit främst en angelägenhet för USA-marknaden (där den terminerades 1967). Grundkarossen var en cabriolet men en fin hardtop, som ofta fick sitta på permanent, gjorde den till en attraktiv liten sportcoupé.



En bil att gilla och att hålla ren i karosskarvarna. Den pålitliga mekaniken gjorde livslängden smått overklig på T3:an, det rullar fortfarande ett otal därute, men mest i pickup- och transporterutförande. Alla med rost i springorna mellan karosspanelerna. Caravelle betecknade minibussen. Multivan var en annan variant som även inkluderade goda bäddegenskaper.

12. Volvo 240 i racingutförande

Av Erik Söderholm, Publicerad 2015-10-11 06:34, uppdaterad 2018-01-09 10:32

Här är klurigheterna som gjorde att "flygande tegelstenen" kunde vinna på banorna



Det är 30 år sedan Volvo körde racing med 240 och vann på europeiska racingbanor. Här är sex klurigheter med tävlingsbilen.

Många förknippar 240-modellen med sträv tygklädsel, fönstervevar och plåtfälgar, men det fanns ju mycket spänstigare versioner än så. Och under 1980-talet valde Volvo också att köra racing med 240. Det gick riktigt bra!

2015 var det 30 år sedan Volvo 240 "regerade på europeiska tävlingsbanor", som Volvo själva skrev i ett pressmeddelande. 1985 var nämligen ett guldår för Volvo i motorsporten när "den flygande tegelstenen" vann både europeiska touringbilmästerskapet ETC och tyska motsvarigheten DTM, Deutsche Touringwagen Meisterschaft.

Volvo hakade på det internationella Grupp A-reglementet som presenterades i början av 1980-talet. Det innebar att Volvo måste bygga minst 500 exemplar av 240 Turbo Evolution för att modellen skulle bli homologerad. Specialmodellen hade större turbo, uppdaterad motorstyrning och vatteninsprutning.

Racingversionen toppade 260 km/h enligt Volvo. Bilarna hade racingpreparerade aluminiumtopplock och smidda kolvar, vevstakar och vevaxel. 2,1-litersmotorn hade en Garrett-turbo som laddade uppemot 1,5 bar och ett specialbyggt Bosch K-jetronicsystem.

Första året slutade i två segrar, på belgiska Zolder i ETC och på tyska Norisring i DTM. 1985 hade Volvo vunnit sex av 14 tävlingar. Volvo vann också standardvagnsmästerskapen i Finland, Portugal och Nya Zeeland 1985. Dessutom vann 240 Turbo det skotska rallymästerskapet samma år.

Det finns vissa rykten och kluriga detaljer om racing-Volvon – läs vidare här nedan!



Körde med "superbensin"

Tävlingsversionen av Volvo 240 använde en mycket speciell bensintyp som bland annat hade högre oktantal, men också flera andra skillnader mot vanlig bensin. På så sätt kunde motorerna från början ge drygt 250 hästkrafter, och mot slutet uppemot 380 hästkrafter.

Ketchupeffekten var... påtaglig!

Plats för bredare däck?

Enligt reglerna fick inte biltillverkarna ändra hjulhusen men trots det kunde Volvo få plats med nio tum breda slicks medan konkurrenterna fick nöja sig med 8,5 tum. Det ryktas om att Volvo "fixade till" karosserna en aning redan på fabriken.

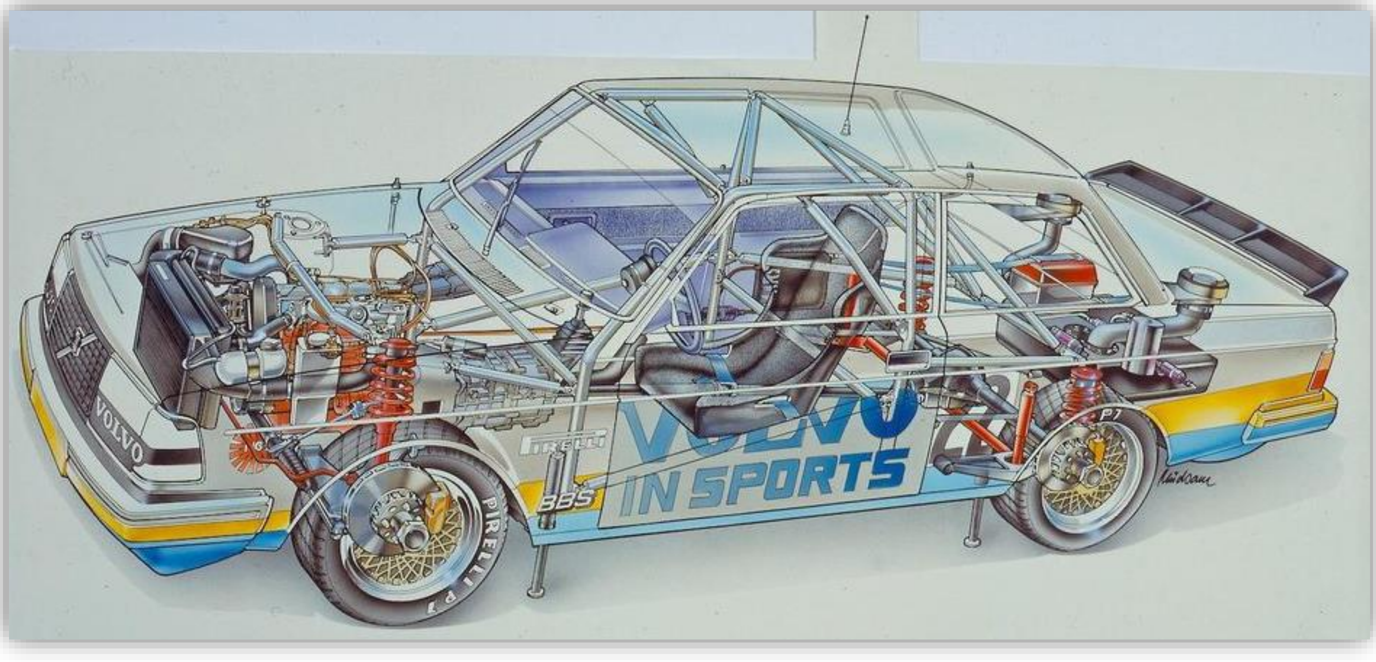
Hur "speciella" var Evolutionmodellerna – egentligen?

Det finns också vissa tveksamheter – eller mystiska rykten, skulle man kunna säga – kring de 500 exemplaren av Volvo 240 Turbo Evolution. Enligt ryktet var det bara de 23 exemplar av specialmodellen som skulle inspekteras av motorsportorganisationen som hade de unika detaljerna, som vatteninsprutning och större turbo.

De andra bilarna ska enligt ryktet ha varit "vanliga" 240 Turbo.

Fisa försökte köpa ett exemplar av 240 Turbo Evolution men lyckades inte. Då ska organisationen ha krävt en lista på köpare som fått sin Evolution levererad. Volvo kunde först inte få fram någon lista så bilen godkändes inte.

Senare fick Volvo fram en lista och stoppet hävdes.



Tidigt antispinnsystem

1986 fick bilarna ett slags antispinnsystem som minskade turbotrycket och bränsletillförseln om bakhjulen snurrade snabbare än framhjulen.

Vägrade köra med vatteninsprutning

Vatteninsprutningen ställde till problem för schweizaren Rudi Eggenberger. Han vägrade köra med systemet inkopplat eftersom det enligt honom inte fungerade särskilt bra. Han monterade istället en atrapp för att det skulle se ut som att systemet fanns på plats – men det gjorde det inte. Därmed bröt han mot en klausul i Volvos kontrakt.

Han fick inte förnyat kontrakt utan började tävla med Ford Sierra.

Drog sig ur efter fuskanklagelser

Volvo anklagades för att ha kört med otillåten instrumentbräda och kardanaxel, att bränsletanken skulle ha varit för stor och att Volvo kört med fel bränsletyp. Diskvalificeringarna var dålig pr för Volvo som drog sig ur grupp A 1986. Men privata team fortsatte köra.

Källor: Touring Car Times, 240 grupp A, Volvo



Volvo 240 fyller år – 10 roliga fakta om klassikern



Den här galna Volvon är snabbare än både Corvette och Lamborghini



Östtysk Volvo 264 Top Executive såld på auktion



Nordkorea köpte bilar av Volvo – men betalade aldrig

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Lynk & Co 03 slår rekord på Nürburgring

Peter Klemensberger 23 augusti 2019

Lynk & Co 03 i händerna på Cyan Racing slår rekord på Ringen med Thed Björk bakom ratten.



FILM: https://youtu.be/M3e69sptwvE

Tidigare i månaden slog Jaguar sitt eget varvrekord på Nürburgring. De nya siffrorna blev då 7 minuter och 18,361 sekunder mot tidigare 7 minuter och 21,23 sekunder. I samma veva körde man hela sträckan på 20,832 kilometer och klockades för 7 minuter och 23,164 sekunder – tider som nu slagits av Cyan Racing under utvecklandet av Lynk & Co 03 Cyan Concept.

Det var 2017 års WTCC-mästare Thed Björk som körde den 528 hästkrafter starka bilen, och det med en snitthastighet på 170,4 km/h.

– Rekordet som vi ordnade värderar jag lika högt som mina titlar inom racing och är höjdpunkten i mitt bidrag till att utveckla tävlingsbilar för gatbruk, säger Thed Björk.

Varvtiden för hela sträckan på 7 minuter och 20,143 sekunder är omkring tre sekunder bättre än den för Jaguar XE SV Project 8. I och med att Lynk & Co 03 är framhjulsdriven bräcktes det gamla rekordet för biltypen med 25 sekunder. Det hölls av Renault Megane R.S. Trophy-R och föraren Laurent Hurgon.

Den kortare slingan på 20,6 kilometer betade Thed Björk av på 7 minuter och 15,123 sekunder. Slingorna har samma bansträckning men den kortare väljs ofta av säkerhetsskäl.

Arbetet med Lynk & Co 03 Cyan Concept forsätter under resten av året, bland annat med vintertester i norra Sverige.

Det är första gången en kinesisk tillverkare slår ett rekord på banan med en bil ämnad för serieproduktion. Tidigare satt kinesiska Nio rekord med eldrivna supersportbilen EP9 och klockades för 6 minuter och 45,90 sekunder i maj 2017.

Lynk & Co 03 Cyan Concept
31 bilder

Feber

14. Racerversionen av BMW i8 låter riktigt vass

Av Bobby Green 2019-08-23 kl 21:00

Inte som gatbilen direkt



FILM: *https://youtu.be/9cjN2Df6fuc*

En BMW i8 kanske ser ganska frän ut, men den har verkligen inte ett passande motorljud. Man har väl gjort vad man har kunnat för att få den lilla trecylindriga snurran att låta så bra man kan, men tyvärr räcker det inte. Det finns som vi alla vet inga genvägar till det perfekta ljudet, utan vill man ha maffigt motorljud måste man ha maffiga grejer att jobba med. Det har custom-byggda BMW i8 GTR som istället för en trepip huserar en V8:a under skalet. Den är på 4,0 liter, helt utan överladdning och ger 540 hästar. Mumma!

Bonusklipp nedan.



FILM: *https://youtu.be/cy8Ay4b2-gw*

15. Film: Spana in den här bålgetingen – Simca Rallye 3

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-23, 18:15

Många av er minns säkert den franska biltillverkaren Simca som var verksam mellan 1934 och 1979. Världen har alltså inte sett en ny Simca på 40 år, men många gamla lever kvar.
En Simca som sannerligen är vid liv och vid god vigör är den Simca Rallye 3 som ägs och körs av fransmannen Romain Richardeau.



FILM: ***https://youtu.be/k3FaC5mLFKg***

Svansmotorn i hans Rallye 3 en på ynka 1.300 kubik, men ger ändå omkring 160 hästar. Fullt tillräckligt i en bil som väger in på 675 kilo. I den här videon får vi se Romain pressa sin Simca till det yttersta, och det är inget annat än en fröjd.
Höj volmen, njut och ha en trevlig fälg!



Backtävling: Reto Meisel kör Mercedes SLK med Judd-V8 som varvar 11.300 rpm



Victoria Vicky III

SLUT